다산포럼

수명 이야기 그 두번째

황상익
서울대학교 의과대학·의학사

얼마 전 지하철 차량 속에서 목격한 일이다. 70대로 보이는 두 여성이 말을 나눈다. "댁은 몇이우? 난 일흔하나", "나는 일흔다섯", "나보다 아래인 줄 알았더니. 그럼 아이는 몇이우?", "둘", "그럼 그렇지. 나는 애가 여섯이라우. 내가 바보였지"

현대국가에서는 예외없이 여성의 평균수명이 남성보다 길다. 그러면 과거에는 어땠을까? 지금과 달리 자료가 풍부하지 못하고 연구도 덜 되어 있지만 대체로 여성의 수명은 남성보다 짧았다. 남녀 모두 요즈음보다 수명이 크게 짧았지만, 여성이 더 일찍 세상을 떠났던 것이다.

그러했던 까닭은? 의식주 생활이 궁핍했던 과거에, 여성들은 남성보다 영양상태가 더 나빴고 누울 자리, 입을 거리도 더 초라했던 것이 중요한 이유로 생각된다.

또 한 가지 중요한 원인은 출산과 육아의 부담이었다. 산전 산후 관리가 부실해서 분만하면서 죽는 일이 허다했고, 출산 후유증도 요절을 재촉했다. 무엇보다 아기를 많이 낳고 많이 기르는 것 자체가 여성들에게 커다란 짐이었다. 요컨대 모성 사망률이 지금보다 엄청나게 높았다.

서유럽의 경우, 19세기 들어 출산율이 조금씩 낮아지기 시작했고, 의식주(중요한 순서대로 언급하자면 식주의) 생활도 개선되었으며, 사회적으로 가정적으로, 그리고 여성들 스스로 산전 산후 관리에 관심을 돌리기 시작했다. 의학적인 의미에서도 "근대 여성(혹은 현대 여성)"이 탄생한 것이다. 그리고 여성의 수명이 남성을 앞지르기 시작했다.

지난해 우리나라의 합계출산율은 세계 최저 수준인 1.3이었다. 1960년의 6.2에 비하면 5분의 1 수준밖에 안 된다. 여러 연구에서 입증되었듯이 합계출산율과 평균수명은 반비례 관계이다. 합계출산율이 감소함에 따라 평균수명이 증가해 왔다. (물론 합계출산율이 유일한 요인이라는 말은 아니다.)

우리나라만이 아니라 세계적인 현상이다. 한국이 지난 60여 년 동안 세계에서 가장 가파른 수명 증가를 보인 데에는 가장 급격한 출산율 감소도 한몫을 했다. 자녀수의 감소는 여성의 부담만 줄이는 게 아니라 그 자녀들의 건강에도 긍정적인 효과를 나타낸다. 그렇다고 앞에서 언급한 70대 여성이 바보라는 말은 결코 아니다.

2011년 현재 우리나라의 남녀 수명의 차이는 6.7세이다. 열 살 가까이 차이 났던 1980~90년대에 비해서는 줄어든 셈이지만 아직도 차이가 큰 편이다. 관련 연구들에 의하면 남녀평등의 정도와 남녀 수명의 차이는 밀접한 상관관계가 있다고 한다.

남녀가 평등한 사회일수록 남녀의 수명 차이도 적다. 즉, 수명도 평등하다는 연구 결과이다. 남성들을 위해서도 남녀가 더욱 평등한 사회를 만들어야 한다는 이야기와 통할 것 같다.

수명에 영향을 미치는 또 한 가지 중요한 요인이 노동조건과 노동환경이다. 18세기 후반부터 시작된 영국의 산업혁명은 생산력의 엄청난 증대를 가져왔지만, 그만큼의 혹은 그 이상의 폐해도 가져왔다. 인간의 건강과 수명에도 심각한 악영향을 미쳤다. 당시 영국 노동자들의 노동조건, 생활조건은 상상을 뛰어넘는 것이었다.

아무런 안전장치, 위생시설이 없는 공장에서 하루 12시간 노동은 흔해빠진 일이었다. 어린이 노동이 일상화되어 심지어 서너 살짜리가 공장이나 탄광에서 일하는 일조차 있었다. 산업혁명은 자본가들에게는 지상천국의 도래였지만 수많은 노동자들에게는 지옥을 뜻했다. 당시 적지 않은 사회운동가들이 그 처참한 실태를 조사했다.

그 가운데 가장 유명한 것이 "1848년 공중보건법" 제정에 기여했던 법률가 채드윅의 '대영제국 근로자들의 위생 상태에 관한 보고서'(1842년)이다. 이 보고서에 따르면 리버풀과 맨체스터와 같은 산업도시에서 일하던 노동자들의 평균수명은 무려(!) 15~17세였다.

보수주의자 채드윅의 눈에 비친 지옥은 그를 노동조건과 위생환경 개선에 앞장서도록 했다. 채드윅의 공만은 아니지만 8시간 노동은 노동자들과 사회개혁가들의 모토이자 현실적 목표가 되었다.

교통 칼럼

길에서 생각하는 환경복지

정회석
영산강유역환경청장

독일인 카를 벤츠가 1885년 삼륜 구동 자동차를 개발한 이후 1908년 미국에서 컨베이어시스템에 의한 대량생산 체계 구축으로 T형 포드차가 출시되면서 자동차 보급이 보편화 된다.

연료가 되는 석유는 저급 연료에서 국가의 부를 결정하는 중요 자원으로 탈바꿈한다. 길의 운명도 바뀐다. 사람이나 우마(牛馬)가 다니던 길에 먼지를 날리면서 빠른 속도로 달리는 자동차가 끼어들게 된 것이다.

원래 길은 돌멩이와 흙으로 평탄화시켜 사람들이 편하게 다닐 수 있도록 만들었던 곳이다. 그런데 차량 통행을 위해 아스팔트와 시멘트 포장되면서 차들은 더욱 빠르게 달리고 인간은 소외되기 시작했다.

자동차가 질주하는 목적지와 속도만을 중시하는 현대인의 생활을 닮아 동물과 자연은 물론 사색하는 인간도 거부하고 있는 것 같다.

우리나라에서 현대적 의미의 도로는 산업화가 본격화된 70년대부터 건설되었다. 원자재를 서울과 산업도시로 운송하고 가공된 제품을 다시 수출항으로 이송할 필요가 있었기 때문이다.

고속도로는 경인고속도로를 시작으로 경부, 호남·남해, 영동·동해, 중부, 서해안도로가 차례대로 개통되면서 전국이 그물망처럼 연결되었다.

그 결과는 철강, 석유화학, 조선, 자동차의 눈부신 발전이었다. 또한 개인의 여가 범위를 확장시키고 언제 어디서나 신선한 채소와 육류 등을 즐길 수 있는 유통구조의 혁신을 가져왔다.

좋은 일이 있으면 나쁜 일이 뒤따른다는 말과 같이 도로와 교통의 발전은 반대급부로 우리에게 자연파괴와 심각한 환경오염이라는 고통을 가져다주었다.

도로 건설과정에서 산허리가 절개되고 자연의 콩팥이라 불리는 습지가 사라졌다. 동물들의 서식처는 고립되고 수많은 로드킬로 소중한 생명을 잃고 있다.

자동차 배출 가스는 대기오염물질의 60% 이상을 차지하고 있으며 광 스모그와 산성비를 가져왔다. 더불어 연소과정에서 발생하는 이산화탄소는 지구온난화와 기후변화를 가속화시키고 있으며 주행도중 발생하는 잔재물은 수질과 토양을 오염시키는 주범이 되고 있다.

우리는 풍요로움과 편리함을 선사했던 도로의 시대가 만들어 내는 환경의 위기 앞에 인간과 자연이 공존하는 길을 찾아야 한다. 도로의 건설은 환경에 대한 사전배려의 원칙에 따라 결정하고 건설과정에서도 자연의 파괴를 최소화하는 친환경 공법이 적용되어야 한다. 자가용의 수요를 줄일 수 있도록 대중교통을 활성화와 하고 가까운 거리는 자전거로 이용할 수 있도록 도로시스템을 개선해야 한다. 자동차 중심의 길을 인간중심의 길로 되돌려 놓아야 한다.

하이브리드차, 전기차, 수소차 등과 같이 화석연료의 사용을 줄일 수 있는 차량의 비중을 높여야 한다. 우리의 실천도 중요하다. 대중교통과 자전거 이용을 생활화하고 가까운 거리는 걷는 BMW(Bicycle-Metro-Walking)를 생활화 하자.

불가피하게 운전을 해야 한다면 트렁크는 비우고 공회전, 급출발, 급가속 등을 삼가며 정속 운행하는 친환경 운전을 습관화해보자.

7월의 길, 그중에서도 담양의 메타세콰이어 길은 눈부시게 아름답다. 하지만, 이 나무들은 한때 도로 확장계획에 따라 모두 뿌리 뽑힐 처지에 놓인 적이 있었다는 사실을 아는 사람은 많지 않다. 도로 확장계획이 발표된 이후 환경을 사랑하는 많은 사람들이 다각적으로 노력함으로써, 기존 메타세콰이어 길은 보존하고 옆에 새로운 길을 조성하기로 계획을 바꿀 수 있게 되었다.

메타세콰이어 가로수처럼 자연을 보전하면 우리에게 아낌없는 축복과 혜택을 베풀어 준다. 환경을 지키고 삶의 질도 높이는 환경복지의 길! 모두가 함께할 수 있으며 또한 함께해야 하는 또 하나의 소중한 길이다.

기고

사람에겐 희망을, 동물에겐 생명을

최종욱
광주시 보건환경연구원·수의사

동병상련(同病相憐), 서로 같이 아프다 보면 서로가 서로를 품어 안게 된다는 말이다. 우리가 어려움에 처했을 때 이 말처럼 와 닿는 말이 또 있을까? 건강하고 잘 사는 평상시엔 모르지만 늙고 초라해지고 아플 때면 같은 처지의 누군가가 절실히 와 닿게 된다.

최초의 개와 인간의 관계도 바로 이런 관계였으리라. 제 발로 인간 품에 들어온 개(늑대)에게 인간은 천적의 공격에 대한 사전경고와 보호를 받았고 길들여진 개는 인간에서 의존해서 보호와 안식을 제공받았다. 개를 통해 지극히 나약했던 자연의 인간들은 힘을 얻게 되었고 개는 전쟁 같은 야생의 굴레에서 벗어날 수 있었다.

그리고 현대에 들어서 더욱 돈독해진 둘의 관계는 가족 이상의 반려의 경지까지 이르게 되었다.

현대사회에서 가장 고독한 사람은 뭐니뭐니해도 장애우와 독거노인들일 것이다. 그리고 버려져서 보호소에 갇혀있는 유기 동물들 역시 희망 없이 하루하루 살다가 20일 안에 분양이 안 되면 규정에 의해 안락사를 당해야 한다. 그러나 이 두 집단이 이어질 수 있다면 외로움에 시달리던 사람은 반려동물을 통해 친족 이상의 삶의 위안과 희망을 얻을 수가 있을 것이고, 유기견 또한 생명을 구할 수 있게 된다. 그래서 우리 연구원에서는 어쩌면 동병상련일 수도 있는 사회적으로 고립된 사람과 안락사 직전에 있는 동물 간에 관계를 맺는 작업을 몇 해 전부터 고민하기 시작했다.

그리고 이 둘 간의 다리를 놓아주는 사업이 올해 처음으로 시도됐다. 사회복지시설을 통해 추천받은 독거노인 3가정과 장애우 2가정에 5마리의 유기견을 분양시켰는데, 일단 온라인상으로 마음에 드는 개를 미리 봐 둔 다음 직접 방문하여 실물과 성격을 확인하고 정식 분양하는 절차를 밟았다.

선택된 개들은 분양에 앞서 순치교육과 수의사의 심장사상충 검사 같은 세밀한 건강 진단과 예방주사를 접종하였으며, 피부밑에 전자칩을 넣어 동물등록까지 완료해주었다.

몸이 불편하신 가운데도 개를 분양받으러 오신 분들의 자세는 정말 진지하고 신중했다. 처음에는 몇 마리 개들이 선택받지 못해 작은 상처를 남겨주기도 했지만 그런 신중한 선택과정 끝에 안락사 직전의 5마리 개들이 새 주인을 찾았고, 5명의 외로운 사람들 역시 반려자를 얻었다. 어르신들이 개를 안고 기뻐하는 모습과 차마 떨어지고 못하고 계속 쓰다듬는 장애우의 모습들이 아직도 눈앞에 선하다. 만약 이 모델이 수레바퀴처럼 제대로만 굴러가 준다면 시범사업이 끝나는 내년부터 '교도소에 간 개들' 같은 미국의 유명 TV프로그램처럼 지원계층을 더 폭넓게 발굴하여 본 사업을 '유기동물을 활용한 소외계층 정서안정 지원사업'이라는 정식 명칭을 달고 우리시의 시민행복복지 모델로 정착해 나갈 수 있을 것이다.

현재 광주시에선 해마다 2000마리 이상의 유기동물(그 중 1/3이 고양이)이 발생하고 있다. 그나마 53%의 높은 입양률로 광주시가 유기동물보호시스템 전국 최우수 운영 모델로 인정받고 있으나, 아직도 18% 정도는 병사나 안락사를 당하고 있는 형편이다. 따라서 사람과 동물이 어울려 행복하게 살 수 있는 행복도시를 만들기 위해서는 더 많은 노력이 필요한 시점이다.

야간 도로 불법주차, 교통사고 부른다

저녁에 퇴근해서 차를 끌고 집으로 돌아갈 때 집 근처에 다다라 가장 두려운 존재가 있다면 골목길, 이면도로, 혹은 4~6차선 간선도로 인도쪽에 불법주차해 놓은 트럭들이다. 무심코 마음 놓고 달리다가 느닷없이 만나는 거대한 덤프트럭 때문에 급정거를 한 게 한두번이 아니고, 특히나 컴컴한 밤길에 커브길에서 만나는 무책임하게 세워놓은 화물차는 정말 괴물 같다.

원래 화물차는 지정된 주차장 즉 차고지에 가서 세워두게 돼있는데 그게 귀찮으니 트럭 운전사들이 길거리에 마구 무단주차를 해둔 것이다.

그런데 이 무단주차로 인해 얼마전 고속도로 진입로로 접어드는 순간 도로에 세워놓은 대형 화물차를 피할 겨를도 없이 순식간에 추돌사고를 일으킨 승용차 운전자가 사망하는 사고가 일어났다. 물론 야간 운전중에 무단 불법주차한 트럭을 발견하지 못해 추돌하는 사고는 수도 없이 일어나지만 사망사고가 아니면 잘 알려지지 않기 때문에 모르는 것일 뿐, 실제 이런 사고는 전국에서 부지기수로 일어날 걸로 본다.

야간에 도로에 불법주차된 화물차는 잘 보이지 않는다. 화물차 뒤에 반사판이 있기는 하지만 대부분 흙이나 먼지로 뒤덮여 아예 있으나마나 한 게 대부분이다. 그리고 이런 불법 주차는 대부분의 차주가 단속을 피해 한적한 곳에 차를 세워놓다 보니 밤에 어둡고 한적한 도로에서 반사판이 없는 화물차는 잘 보이지 않아 무심코 운전하는 승용차들에게는 더욱 많은 사고를 불러 일으키고야 만다.

자동차가 시속 60㎞로 달릴 경우 50m 앞에서 제동해야 충돌을 피할 수 있다고 하는데 앞 차량이 잘 보이지 않으면 브레이크를 밟을 때는 이미 타이밍을 놓쳐 추돌하고 만다.

교통 당국에서는 교통 안전을 위해 화물차의 반사판 설치는 물론, 이것을 제대로 관리해서 청결하게 유지하여 제 기능을 다 하도록 단속을 철저히 해주기 바란다.

▲김일락·광주시 서구 농성동

社說

'공문서 위조' 시장 사과, 정부도 원칙 지켜야

문화체육관광부가 2019 세계수영선수권대회 유치 과정에서 일어난 광주시의 '정부 보증서 위조 사건'과 관련해 22일 유치위원회 관계자를 광주지검에 수사 의뢰한 데 이어 정부 지원은 어렵다는 뜻을 유치위에 공식 통보했다.

문체부 조사 결과, 일부에서 알려진 것처럼 단순히 사인을 가필한 수준이 아니라 완전히 새로운 형식의 문서가 첨부됐으며, 유치위 직원으로부터 '컨설팅 업체에서 유리하다고 조언한 내용에 따라 바꿨다'는 설명을 들었다는 것이다.

이에 강운태 광주시장은 이날 "일부 불미스러운 일이 발생한 데 대해 깊이 사과하며, 검찰 수사에도 응하겠다"고 밝혔다. 사태의 심각성을 인식하고, 그 책임을 인정한 셈이다. 사실 정부의 보증서 위조는 국제대회 유치에 있어 전례가 없는 심각한 사례가 아닐 수 없다. 향후 우리 정부가 보증하는 서류를 어느 누가 신뢰할 것인가.

광주시가 담당 공무원의 과욕에서 빚어진 실수라고 해명하고 있으나 '윗선'이 져야할 지휘 및 관리책임은 자유로울 수 없다. 하지만 세계수영선수권대회 유치가 광주시민을 비롯한 체육인, 경제인 등 각계의 노력 끝에 이뤄졌다는 점에서 이제 더 이상의 논란은 끝내야 한다.

특히 정부가 재정 지원을 하지 않겠다는 것은 국제수영연맹에 제출된 재정 지원 보증(원본)을 스스로 파기하는 자충수를 둘 뿐이다. 강 시장에 따르면 정홍원 총리 역시 보증서가 위조된 사실을 알고도 지난 5월1일 국제수영연맹 실사단을 만난 자리에서 정부가 적극적으로 지원하겠다고 했지 않는가.

전 세계인이 주목하는 대회를 광주시가 알아서 하라는 것은 형평성 차원에서도 논란이 일 수밖에 없다. 대구세계육상대회에 정부가 전체 사업비의 50%를 지원하지 않았는가. 절차상의 잘못을 놓고, 감정적 대응을 한다면 대회 준비에도 악영향은 물론 국제적 망신만 사게 될 것이다.

잇단 공공회계관련 범죄 근절책 없는가

지역 자활근로센터에서 근무하는 여직원이 수억 원대 공금을 횡령, 경찰 수사를 받게 되면서 허술한 공공회계 관리문제가 다시 도마 위에 올랐다. 지난해 여수·완도 등 지자체 공무원 거액 회계부정사건의 기억이 역력한데, 이번에 횡령사건이 또 터져 부정의 끝이 어디냐는 한탄이 절로 나오고 있다.

곡성군은 지난 2010년 2월부터 3년여간 지역자활센터에서 허위 서류를 만들어 재료비와 인건비 등 2억5000여 만원을 빼돌린 김모(여·28)씨를 경찰에 고소했다. 지역자활센터는 군으로부터 국비를 지원받아 하우스 농사, 간병인, 집수리 사업 등을 운영하며 생활보호대상자 등에게 일자리를 제공해주는 기관이다. 김씨는 이곳에서 경리로 근무하며 운영비와 서류 정리 업무를 맡아왔다고 한다.

김씨는 재료비와 인건비 등을 지급하기 위해 만든 신용카드 결제 통장이 월 단위로 금액 정산이 된다는 점을 악용, 자신의 개인 통장으로 돈을 보내며 지역자활센터에 돈이 들어간 것처럼 꾸며 거액의 돈을 빼돌렸다.

거액의 횡령도 놀랍지만 부정이 수년에 걸쳐 이뤄졌는데도 누구 하나 몰랐다니 말문이 막힌다. 이번 사건은 공공자금 관리자의 윤리의식 결여는 물론, 허술한 관리와 구멍난 감시시스템 등 총체적 부실을 보여준 단적인 예다.

이렇듯 회계 감시시스템에 구멍이 뚫려 있는 마당에 일개 횡령범을 잡아낸들 회계 부정이 근절되겠는가. 다른 곳은 온전할까 하는 의구심이 드는 것은 당연지사다. 지금 이 시간에도 어디선가 공공자금을 빼돌리는 간 큰 도둑 있을지 모를 일이다. 관계 당국이 구멍이 나 있는 회계관리 및 감사시스템을 전면적으로 손질해야 하는 이유가 여기에 있다.

차제에 공공 횡령의 경우 개인 범죄에 초점을 맞춰 봉합하려는 잘못된 관행을 뜯어고쳐 담당기관에 책임을 지우는 방안도 적극 검토할 필요가 있다.

無等鼓

정전협정 60주년

"우리는 다시 돌아올 것이다."(We'll come back to you)

최근 미 해군 조종사 출신 노병(老兵)이 60여년 전 동료와의 마지막 약속을 지키기 위해 북한으로 향했다는 뉴스가 눈길을 끌었다. 토마스 허드너(88) 예비역 대위는 1950년 12월 4일 북한 장진호 전투에서 심각한 부상을 입은 동료 제시 브라운 소위(1926~1950)에게 '구하러 다시 돌아오겠다'는 약속을 했다.

미 해군 최초의 흑인 조종사인 브라운 소위는 F4U 콜세어기를 타고, 중공군 10만여명에 포위 당해 고전하는 미 해병대를 돕는 20번째 근접 항공지원에 나섰다가 지상 포화를 맞고 눈 덮인 산에 추락했다. 동료인 허드너는 브라운 소위가 추락 후 생존한 것을 발견하고, 자신의 기체를 불시착시켜 구조에 나섰다. 하지만 브라운 소위의 다리가 부서진 기체에 끼어 구조에 어려움을 겪었다.

결국 날이 어두워지자 허드너는 '다시 돌아오겠다'는 약속을 남기고, 구조헬기를 타고 철수해야만 했다. 이틀후, 미 해군 항공대는 구조가 어렵자 시신의 훼손을 막기 위해 추락현장에 네이팜탄을 투하하는 어려운 결정을 내렸다.

한편 지난 21일 태극낭자들이 동아시안컵에 출전한 북한 팀과 겨뤄 아쉽게도 1-2로 패했다. 그러나 17개월 만에 치러진 남북 여자축구 대결은 '대리전쟁'이 아닌 스포츠맨십이 돋보이는 한판 승부였다.

쥐가 난 한국 지소연 선수의 근육을 북한 선수가 풀어줬고, 경기 종료 후 북한 선수들은 한국 응원단에 인사를 하는 모습을 보여줬다.

한국전쟁의 포성이 멎은 지 꼭 60년이 흘렀다. 그러나 전쟁이 끝난 것이 아니라 일시적으로 전투를 중단한 '정전'(停戰) 상태임을 우리는 망각하고 있다.

동족상잔(同族相殘)의 비극을 피하고, 남북간 화해와 상생의 길을 모색하기 위해서는 '경·평(경성·평양) 축구'와 같은 지속적인 스포츠 교류의 장(場)이 마련돼야 할 것이다.

/송기동 체육부장 song@kwangju.co.kr

光州日報 The Kwangju Ilbo
사장·발행·편집·인쇄인 金汝松 논설주간 申港樂 편집국장 奇賢鎬
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주가1(일간) | 광주광역시 동구 금남로 2가 20-2(우편번호 501-711)
대표전화 222-8111·2200-551〈지사·지국(구독신청·배달안내)〉 광고문의 062-227-9600

편집국안내		경제부	2200-663	경영지원국	2200-515
〈대표 FAX	222-4918〉	문화생활부	2200-661	문화사업국	2200-541
편집부	2200-649	여론매체부	2200-621	〈FAX	222-8005〉
정치부	2200-612	체육부	2200-697	〈FAX	222-0195〉
〈대표 FAX	222-4918〉	사진부	2200-693	광고마케팅국	227-9600
사회부	2200-616	조사부	2200-571	독자서비스국	2200-551
〈대표 FAX	222-4267〉			〈FAX	227-9500〉
				〈FAX	227-9500〉
				디자인실	2200-536
				서울지사	02-773-9331
				프로젝트팀	2200-555
				〈FAX	02-773-9335〉

※구독료 월정 10,000원 1부 500원
본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다